

YAMAHA NEWS NO.82

ヤマハニュース '70 **4** APR

新発売



スポーツレジャーの大型化を促進する

ヤマハスポーツ350RX
ヤマハトレール360RT1



派マシン『ヤマハスポーツ350RX』さっそうと登場!

WORLD REX 成程

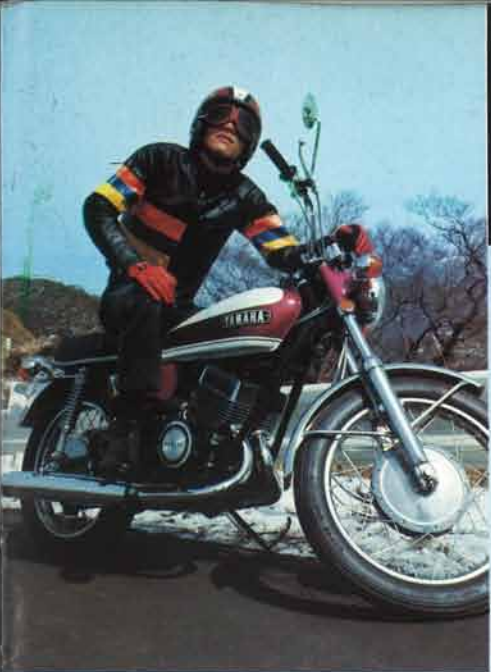
特集 カラー・ワイドスコープ



'70シーズン——大型化するスポーツレジャーの進行役を引受ける実力



350RX登場



シャープな走行性能にプラス楽しいカラフルな装い。350RXはロードマシンの決定版だ！



新しい二輪車時代を築く

スポーツ トレール

先駆者 ヤマハ



ヤマハトレール360RT1



ヤマハスポール350RX

繁栄する70シーズンを迎えて、
ヤマハからふたつの新しいチカラを
おとどけします。

ストリートマシンの雄『ヤマハスポ
ーツ三五〇RX』と、
トレールの王者『ヤマハトレール三
六〇RT1』の登場です。

この両車は、年々盛大さを増し、
また大型・多様化しているスポーツ
レジャーを、
さらに巾広く、内容ゆたかなものに
するため生れたものです。

それぞれに独自の強烈な個性をもつ
この両車で、
「軽」から「自二」へ
グレードアップするお客さまを
がっちりとつかんでください。

350RX



新しい感覚が求めた
350c.c.フルサイズ

- 最高速度170km/h以上
- 最高出力36PS/7000rpm
- ゼロヨン加速13.8sec.
- 最大トルク3.87 kg-m/6500rpm
- 変速機5段リターン式
- 車体重量141kg



'70シーズン拡売の好機におくる

ヤマハスポ

ニューパワー

ヤマハスポーツ350RX仕様諸元

全長 2,040mm
 全巾 835mm
 全高 1,085mm
 軸間距離 1,320mm
 最低地上高 155mm

重量 141kg

最高速度 170km/h以上
 燃料消費率 35km/ℓ (60km/h)
 登坂能力 28°
 ゼロヨン加速 13.8秒
 制動停止距離 14m (50km/h)

エンジン 2サイクル2気筒5ポート
 総排気量 347cc
 内径×行程 64×54mm
 圧縮比 6.9:1
 最高出力 36PS/7,000rpm
 最大トルク 3.87kg-m/6,500rpm
 始動方式 ワンタッチキック
 点火方式 バッテリー
 燃料タンク容量 12ℓ
 オイルタンク容量 2ℓ
 潤滑方式 ヤマハオートループ
 バッテリー容量 12V 5.5AH
 発電機種類 ACジェネレーター
 点火プラグ NGK・B-7HZ
 キャブレター 三国VM-28SC×2
 エアクリーナー 乾燥濾紙式

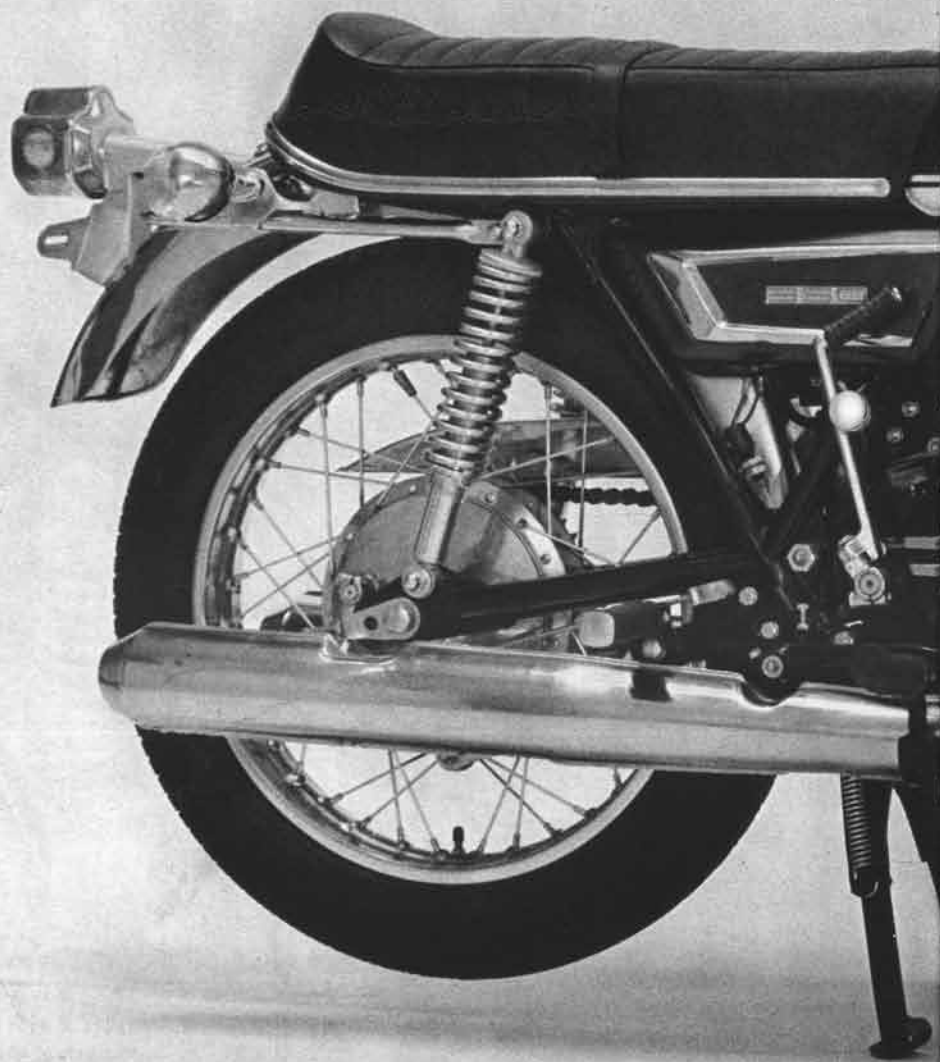
一次減速機構 ヘリカルギヤ
 同・減速比 2.869
 二次減速機構 チェーン
 同・減速比 2.666
 クラッチ型式 湿式多板
 変速機型式 常嚙5段リターン式
 変速機 1速 2.562
 2速 1.590
 3速 1.192
 4速 0.965
 5速 0.806

キャスト 62° 30'
 トレール 106mm
 タイヤ寸法(前) 3.00-18-4PR
 (後) 3.25-18-4PR

懸架方式(前) テレスコーピック
 (後) スイングアーム
 <前後ともオイルダンパーつき>

フレーム型式 ダブルクレードル
 フレーム材質 高張力鋼管

ヘッドランプ 12V 35W/25W
 テールランプ 12V / 8W
 ストップランプ 12V / 23W
 フラッシャーランプ 12V / 8W
 パイロットランプ 12V 3W・1.5W



新鮮な驚異を楽しませるマシンが『ヤマハスポーツ350RX』です

RXの売りどころ

市販レーサーと同等の、タンクレールを2本もつ本格的な構造がと



られています。

前後のサスペンションも、またレーサー仕様の高級なもので、アルミ合金製のアウターチューブをもつセリアーニ式のフロントフォークは、このタイプのものとしてはもっとも進歩した構造をもつものです。さらに加えてタイヤは、350RX用としてとくにバンクにふさわしい特殊構造のものが採用されています。

見やすいメーター、操作のらかな両面式イグニッション・キー、精巧なステアリングロック。そして乗ったままで出しやすいサイドスタンド、クラッチをきっても作動するタコメーター、始動のらかなワンタッチキック、ワンハンドコントロール・システムの一連の操作スイッチなど、まだまだ数多くの特長がありますが、最大の決め手は乗ってもらうことです。40km/hでせい一杯のカーブが、なんと気づいてみれば60km/hでまわっている！——そんな新鮮な驚異を楽しませるのが『ヤマハスポーツ350RX』の身上なのです。



フレームは曲げや捻れ、そして引っぱり力の抜群のつよさをもつ高張力鋼管を使用。その構成はタンクレールを左右に2本もつ本格的なダブルクレードル型。レーサーなみに手のこんだ高級な仕上げが施されている。

ここが決め手——！

ヤマハスポーツ350

デザインも、性格も一変しました。重厚さはXSIにゆずって、ロード・スポーツにマトを絞って設計された鋭敏なマシンです。

350RXはよその350cc車のように250cc車を拡大したものではありません。350RXは世界最強と折り紙つきの市販レーサーTD2、TR2をベースに設計されたものです

だからすべてにシャープ。デザインも一新されたのです。最低地上高155mmがなによりも雄大な証拠。このタイプのものとして最大のロードクリアランスは、最大47°というレーサーなみのバンク角を生みだしているのです。

しかもそれを可能としているのがパワフルなエンジン、強じんなフレーム、そしてバランスのとれた足まわり、すなわち完ぺきなサスペンションと腰のつよい特注のタイヤ、強力なブレーキ設計です。

エンジンは2サイクル2気筒2キャブレター方式で、低中速につよく吹きあがりのよい5ポート式。出力36ps/7000rpm、トルク3.87kg-m/6500rpmは実力そのもの。しかしこの実力を二倍も三倍も効率よく生かしているのがギヤ飛越し防止装置つき5段リターン式の変速機と141kgの身軽な車重です。

$141(\text{kg}) \div 36(\text{PS}) \approx 3.91$ ——つまり、1馬力あたりのうけもつ荷重は3.91kg。350RXの1馬力は、同じ1馬力でも中身が濃いわけです。ここから抜群の加速性能、伸びのよい最高速度がひきだされているのです。

フレームは軽量でつよいハイテンションスチールパイプ、すなわち高張力鋼管を使ったダブルクレードル型で、これはGPレーサーや

黒塗りバフ仕上げのデザインもイキな新設計のエンジンは、性能面においてもまた強力なもの。とくに吹上りが素晴らしい。それと、2サイクル2気筒2キャブレター方式に5ポート方式を採用、さらに加えてポア・ストロークを64×54mmのショートストローク型にとっているからである。総排気量は

三四七ccで、これはこのクラスの国産車としては最大、他に例をみない。そして注目出力性能は三六馬力/七〇〇〇毎分回転、三・八七kg-m/六五〇〇毎分回転とよゆうたっぷり。冷却はアルミシンダーで効率よく、潤滑はオートルーフで万全。始動は便利なワントッチ方式で、変速機は新機構のギヤ飛越

し防止装置付の5段リターン式となっている。エンジンは巾三八mmときわめてコンパクトにできており、コンパスの長いブレーキペダルが上方からマフラーをまたいで取付けられるなど、高度な安全性を生みだしているのも見逃せない特長の一つである。





は最大47"におよぶ。巾のせまいコンパクトなフレーム構造、155mmの大きなロードクリンスのよいクッション、特注のダンロップタイアを備えてベストをつくした総合結果が最大をもたっているのだ。

フロントフォークは世界GPレースでチャンピオンとなったRD-56、RZ-05、さらには世界最強の市販レーサーと折り紙つきのTR-2、TD-2と同等のセリアーニ式。ボトムケースはアルミ合金製で、120mmのクッションストロークをもつ。またフロントブレーキは強力なツインカム式。もちろんリヤブレーキと共に特許の完全防塵防水構造である。

「軽」から「自二」へのグレードアップ 市場動向も有利な三五〇ccクラス

日本自動車工業会がまとめた二輪車需要動向調査の結果によると、オートバイのスポーティ化は、十代、二十代の若人を中心に急速な伸び率を占めており、すでに需要の過半数がスポーティ化されています。しかも、こうしたスポーティ化の需要動向は、りょうげんの火のごとく底辺を拡大していくという、上級部門も確実にシェアを広げているのです。

これは若い人ほどスポーツ、トレール車の購入をのぞみ、小さい車から大きな車、すなわち上級車種への乗換えが次々と行なわれてきていることを示すものです。

そして、上級車種の要求度が高い人ほど性能的にすぐれた目的意識のハッキリとした車をのぞんでいます。

今回発売の「ヤマハスポーツ三六〇RX」「ヤマハトレール三六〇RT1」は、これら二輪車需要動向の調査結果からみてもまさにうってつけの商品であるといえるわけです。

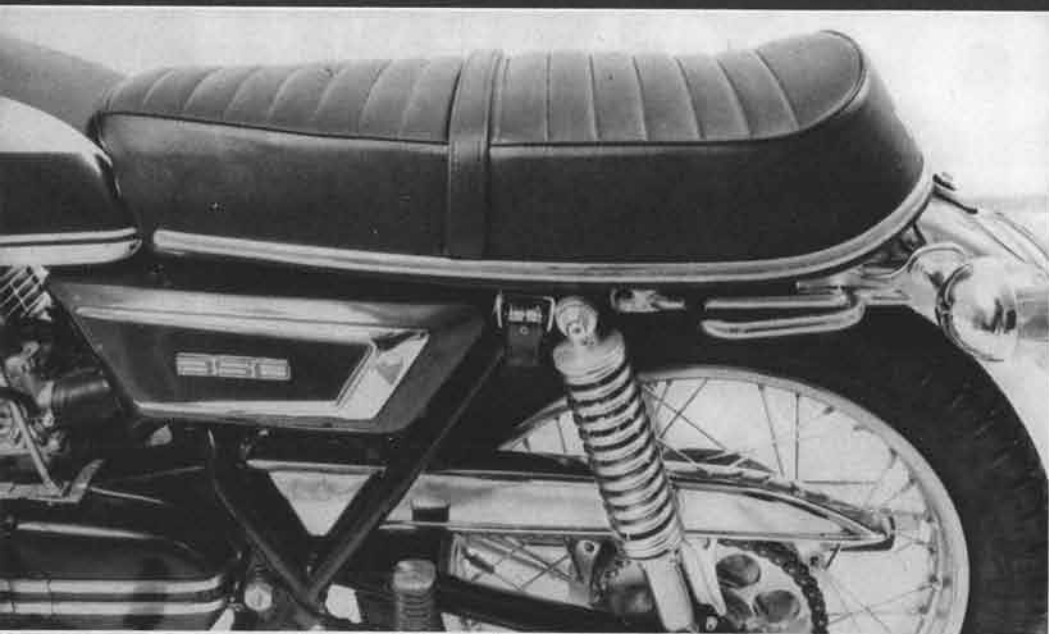
フルサイズの三五〇ccはヤマハだけ いまこそ三五〇を売りこもう

またこれまで、自動二輪車は免許の関係から一部の若い人に限定されていた感じもありましたが、いまは五〇cc以上は二五〇も三五〇も、六五〇もすべていっしょに、二輪免許一本です。この点でも、従来とは比較にならないくらいお客さんとなる人は増えています。

しかも商品的な魅力は絶大です。これまで三五〇ccクラスというと、二五〇ccクラスの単なる拡大版としかうけとられず、ナンバーをみなければ区別がつかない、どうせ買うならもつとちがった大きなものを、という考え方が支配的でしたが、ヤマハの新商品はこの考え方を打破する内容をそなえています。

三五〇ccクラスでフル・サイズのcc、独自の設計は上級車種への乗換えを促進させ、新しい需要層を喚起せずにはおきません。いわば「なみの三五〇ccクラス」をまったく問題としない本格派なのです。

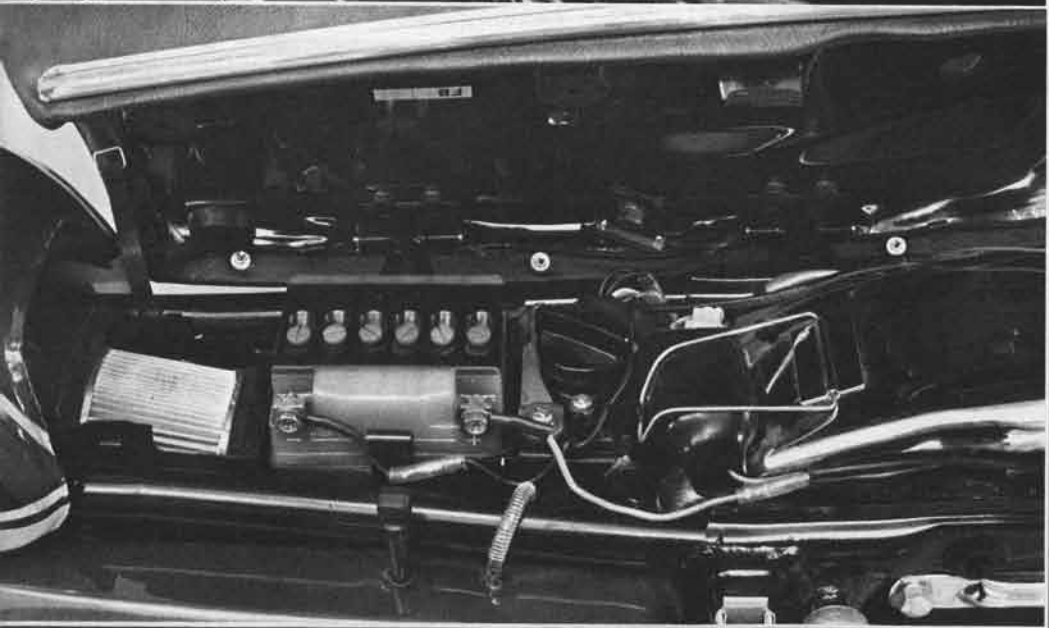
「軽」から「自二」への乗換えを含めて、



サイドモーターもスマートな座り心地のよいキルティングシート。リヤクッションは最新式のオイルダンパーを内蔵した3段階負荷調節装置付で、70mmのクッションストロークをもつ。



シートは右横に大きく開く。燃料タンク下の工具入れバッテリー、液の点検、オートループオイル注入など、すべてに面倒がない。



エヤクリナーのエレメントは、蓋をとめているゴムバンドを外せば素手で取出せる。12ℓ入りの燃料タンクはゴムによるフロートインクサポート方式で、その脱着には工具を必要としない。



RXのバンク角
エンジン、強い
アランス、バラ
ヤなど、あちゆ
47のバンク角

自二の需要は急ピッチで伸びています。一昨年から昨年にかけては実に二十五パーセント増です。そして、その最初の足がかりをつくるのが三五〇ccクラスなのです。
市場の動向が有利に動いているいまを好機に、お店でも三五〇ccクラスの需要拡大をすすめてください。
新しいエースの登場なのです。



フル・スケール200km/hのスピードメーターはトリップメーター付。またタコメーターはクラッチを切っても作動するもので、フル・スケール12,000毎分回転。この両者にはさ

まれイグニションスイッチがあり、そのキーは扱いやすい両面式となっている。また別に従来のものより一段と精巧な盗難防止用のステアリングロックもついている。



ヘッドライトの点灯。ハイ、ローへの切換え。右、左のフラッシャー指示、クラクションなど、一連の操作スイッチはすべてハンドル左のグリップ部にある。



電装はすべて12ボルトシステム。ヘッドランプは35W/25Wで、まことに理想的な照射範囲を保つ。またフロントフォークの両サイドには効果的なリフレクターを装備し、より高度な安全性を確保している。



ボール・ジョイント式のバックミラー、ストップランプスイッチ付きのフロントブレーキレバーなど、細かい安全親切設計が各所にみられるのもRXのかくれた特長の一つだ。

'70シーズン拡売の好機におくる

ニューパワー

ヤマハトレール 360RT1

黒のイメージで
印象も強烈な
ビッグトレール
『ヤマハトレール360RT1』



ヤマハトレール三六〇RT1仕様諸元

全長	2,100mm	始動方式	ワンタッチキック	4速	1,000
全巾	890mm	点火方式	マグネトー	5速	0,793
全高	1,160mm	燃料タンク容量	9.5ℓ	キャスト	60° 30'
軸間距離	1,390mm	オイルタンク容量	1.6ℓ	トレール	130mm
最低地上高	255mm	潤滑方式	ヤマハオートループ	タイヤ寸法(前)	3.25-19-4PR
重量	119kg	バッテリー容量	6V 2AH	タイヤ寸法(後)	4.00-18-4PR
最高速度	130km/h	発電機種類	フライホイールマグネトー	懸架方式(前)	テレスコーピック
燃料消費率	35km/ℓ (60km/h)	点火プラグ	NGK・B-8E	(後)	スイングアーム
登坂能力	35°	キャブレター	三国VM32SH	〈前後ともにオイルダンパーつき〉	
最小回転半径	2,000mm	エアクリナー	湿式モルトブレン	フレーム型式	ダブルクレードル
制動停止距離	15m (50km/h)	一次減速機構	ヘリカルギヤ	フレーム材質	高張力鋼管
エンジン	2サイクル単気筒5ポート	同・減速比	3.095	ヘッドランプ	6V 35W/35W
総排気量	351cc	二次減速機構	チェーン	テールランプ	6V/5.3W
内径×行程	80×70mm	同・減速比	2.600	ストップランプ	6V/17W
圧縮比	6.3:1	クラッチ型式	湿式多板	フラッシュャーランプ	6V/8W
最高出力	30PS/6,000rpm	変速機型式	常嚙5段リターン式	パイロットランプ	6V/1.5W
最大トルク	3.6kg-m/5,500rpm	変速比1速	2.250		
		2速	1.650		
		3速	1.260		



RT1の売りどころ

一すべり防止自動進角装置を装備し、ケッチンの心配をなくしているのもRT1独自の設計です。

また細かいところでは、クラッチの強化をはじめ、サイレンサー、エアクリーナーケース、キッククランクなど、いずれもRT1独自のものとなっています。

そして外装は別記にもあるように、個性ゆたかな黒のイメージで、トレールの王者を強烈に印象づけています。



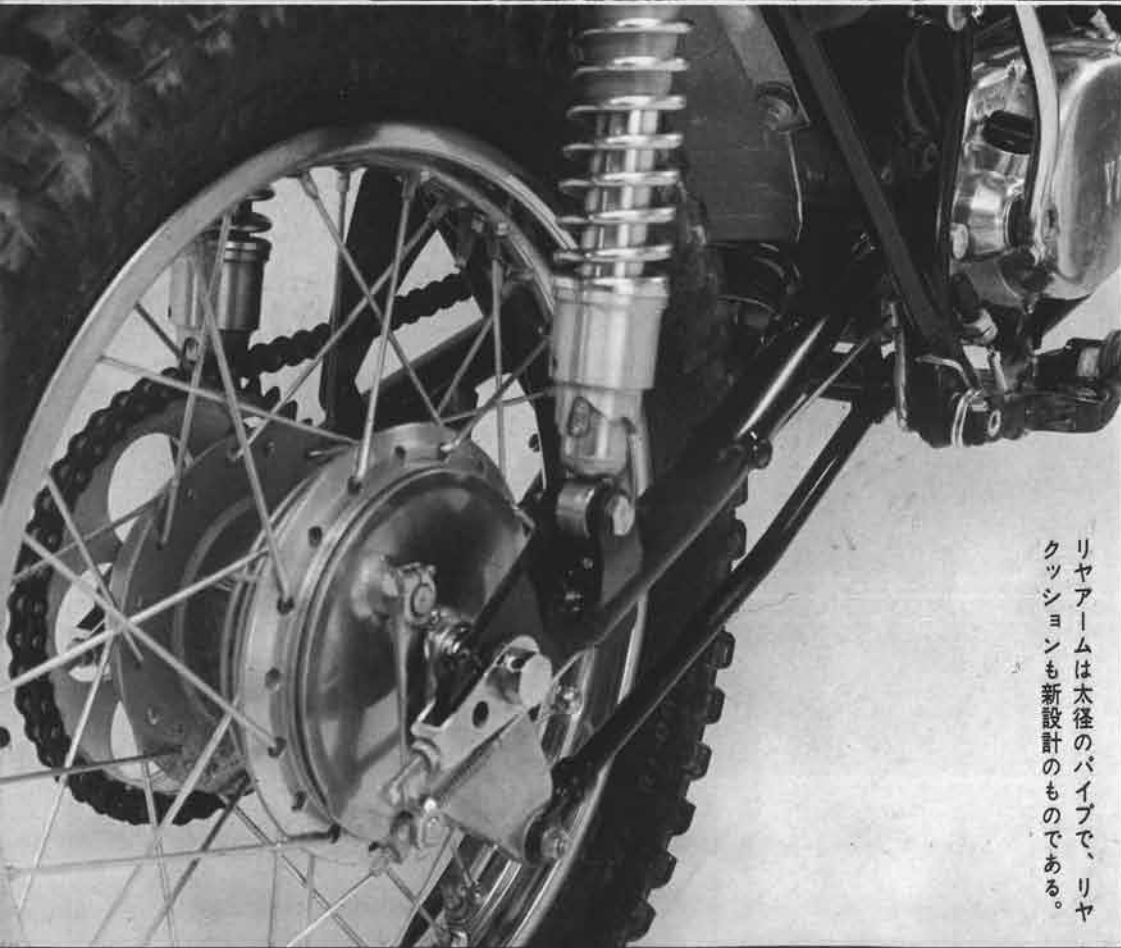
フロントフォークのアンダーブラケットは2本締め。捻れに
つよく、内部構造も改良されてクッション性能も高まった。



2サイクル単気筒として国産最大の排気量をもつRT1のエンジン。アルミの5ポート式シリンダーは黒塗りバフ仕上げ、クランクケースカバーも白く光るバフ仕上げである。



軽く、つよい片持ち式のリヤハブ



リヤアームは太径のパイプで、リヤクッションも新設計のものである。



「トレールの王者」と呼ぶにふさわしいカンロクで迫る360RTI

ここが決め手——!

ヤマハトレール360

実力で世界を制した250DTIを、さらに大型、大馬力のトレール車としたのが360RTIです。したがってデザイン的には250DTIと同じ設計思想をもつものですが、250DTIのフレームに360ccのエンジンをのせたというイージーなものではありません。

ちなみにフレーム・アッセンブリはDTIとの互換性がありません。発生パワーの差が、それをゆるさないのです。もちろんフレームは軽くつよい高張力鋼管（ハイテンションスチールパイプ）で、肉厚のパイプ径を使用しています。また大馬力のジャンプにそなえてリヤアームを長く、特注の太径パイプを使用して安定性を高めていること、リヤシャフトを太くしていること、軽量な片ハブを採用していることもRTI独自のものです。

フロントフォークも、RTIでは大馬力のために、アンダーブラケットを2本締めとして捻れ剛性を高め、さらに内部構造の改良を図ってクッション性能を向上させています。

エンジンは5ポート式の2サイクルで、単気筒としては国産最大の351cc。30ps/6000rpm、3.6kg-m/5500rpmの強烈なパワーを発生します。そしてアルミのシリンダーは黒塗装のパフ仕上げと手がこんでいます。

キックを踏みやすく、始動性を容易なものとするために、ガバナ



スポーツを愛好する若いお客さまを中心にスポーツ・クラブをつくるヤマハフレンド店がふえています。いま、ヤングマンの間でグループ活動をする傾向がふえているおりからスポーツ・クラブをつくるにはまさにグッドタイミングといえましょう。

総理府広報室では、このほど「青少年のグループ活動」についての調査を終りました。青少年がどんなグループ活動をのぞんでいるか、スポーツ・クラブをつくる上で参考になる項目をご紹介します。

◆グンとふえたグループ加入者
この調査は、十五才から二十四才までのヤングマン一人を単位として行なわれたもの

ヤングマンと クラブ活動



ですが、なんと、どれかのグループに加入しているものが四三%もありました。前回の昭和四十一年に行なった調査では、わずか三七%であったのに比べると、クラブ活動をするヤングマンが急増していることが分かります。

◆身近なグループに入る
グループに入っている比率は男性が四四%で、女性は四二%。年齢別では十五才から十七才までの人は六〇%がグループに加入しています。総体的に高校生が多いため、どんな団体に入っているか——という問いには①学校内にあるグループが六三%、②職場内にあるグループが十六%、③地域にあるグループが十二%と答えています。

オートバイのスポーツクラブなどは、おもに地域にあるグループに入る場合が多いでしょうが、身近かあるクラブに入りたいという気持ちが強いようです。

◆スポーツ・クラブへの関心が大
どんなグループに入っているかという点、圧倒的に多いのが「スポーツ、リクレーション」のクラブで、全体の四五%もあります。

ついで「趣味、娯楽を目的」とするもの二六%、「教養を高めるため」のもの十六%で、「人格形成、人格向上を目的」としたものの一〇%の順になっています。

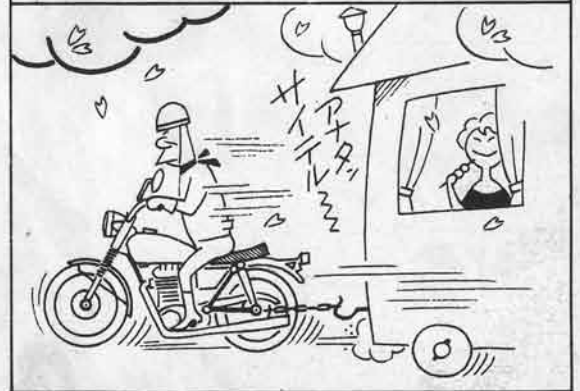
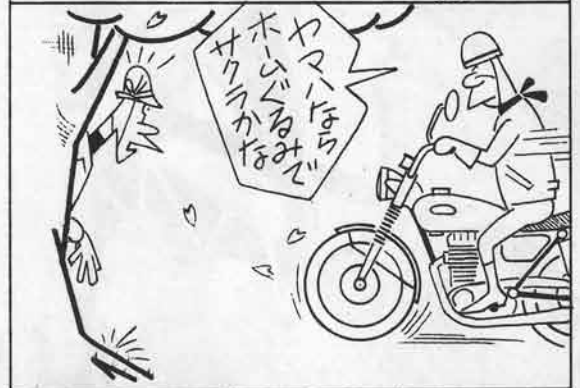
今後はいつてみたいクラブはなにか——という問いに対しても、三四%がスポーツ、リクレーションのクラブに入りたいといっています。

◆ほとんどがクラブに入りたい
グループに入ったり、クラブなどをつくったりして、団体活動をするのがきらいだという人はヤングマンの場合はきわめて少ないのです。

グループに入っていない人でも、その八〇%が「クラブ活動はきらいではない」と答えています。

クラブに加入しない理由としては——「時間がない」二五%、「適当なグループの存在を知らない」一一%、「仲間がない」七%となっており、魅力のあるクラブさえつくとあければ、加入するヤングマンがたくさんあることを物語っています。

RENJAI 愛車のあこがれ





チカラづよく大きい、トレールの王者『ヤマハトレール360RT1』新発売！

特集 カラー・
ワイドスコープ

360RT1

360RT1



荒野を楽園に変えるトレールの王者——360RT1



さあ、行こう。スポーツレジャーをでっかく楽しむトレール・ランへ

T1。オトコの中の男のクルマだ



パワー、スタミナ、すべてに余ゆうたっぶりの360F

自然を走るトレール・ラン

▼箱根トレール・ラン マップ

川崎さんが発見したトレール・ランコース

(5万分の1の地図を持っていけば、まだまだ楽しいコースが見つかります)

- トレール・ランコース
- 国道
- その他の道路
- 有料道路



この道は昔の乙女峠なのよ

いい景色！晴れていれば小田原の街や海が見える

この林道は足ならしにしよう

湖の20分前を右へまがると、小径の中の小道を走る

ここはジャマラ道だけで気楽に走れるトレールコースだよ

このコースは、ここから眺める景色もいい

このへんは道の巾もわずか50センチ。石や木の根が川のそばに静かで美しい浜辺を縦横に走ろう

江戸時代の人が歩いた旧道

ヤマハが創りだした
オートバイの新しいスポーツレジャー
トレール・ランが人気をあつめている

自然を走ろうトレール・ラン

あるときは自然を豪快に走り
またあるときは自然と静かに対話する
そんな野性的な雰囲気
行動的な若者の心を駆りたてるからなのだ

想像を越えたライディングの楽しさ
そこに、また新しい需要が生れる
あなたのお店でもトレール・ランをどうぞ——

ビッグ・パワーにもいわせ、胸つき八丁の
急坂を登る



今回のトレール・ランは箱根です
箱根といえば、関東、山静
地区のユーザーにとってまさ
に遠乗り先のメッカともいう
べき有名地。そして今回は、
このポピュラーな観光地・箱
根に、トレール・ランのベテ
ラン・川崎良和さん(東京都
港区芝浜松町)と新発売・ト
レール王者三六〇RT1の
組合せでトレール・コースを
実地踏査してみました。

自然の中に吸込まれそう
トレール・ラン
ならではのだいご味

「ネット、箱根っていいでしょう」
箱根への東からの玄関口、小田原市から久
野林道を登りつめておよそ六キロ。ふり返え



春の淡雪が残る仙石原に遊ぶ。三六〇RTTのビッグ・パワーが新しいレジャーの世界をつくる。



るといま出発してきた小田原から茅ヶ崎方面のたてこんだ町並み、それと対象的な広く青い海、そして丹沢山塊に至るゆるやかな山合いを一望のもとに見渡せる景勝地に出たところで車を停めた川崎さんが話かけてきた。あたりは伐採を終え、植林をすませた山々が整った地肌を見せている。

映画のシーンにでも出てきそうな美しい場面の展開に、ふと、われを忘れそうになる。まだ、箱根にもこんな美しいところがあったのか。

「静か、静かですよネ、自然の中に吸込まれていきそうな感じ……。いいですね。この感じ。これだからトレール・ランはやめられないんですよ」と川崎さん。

久野林道は昭和四年、伐採した木材を運び出すためにつくられたものとか。小田原から木賀温泉入口を右に碓永峠を経て俵石まで走って二十キロ余、中二・三メートルの地道が右に左につづら折れにつづく。

来るたびに 新しい自然との対話

「箱根の山は天下の嶮……と歌にうたわれた箱根の山も、いまは完璧なペーパメントが四通八達して住年の苦しきはない。それだけに観光客も多く、四季を通じてたいへんな賑わいを見せ、道路も混みあうのだが、どこもトレールの走る道はけもの道、人や車にじやまされることなく自然を楽しめる。

「乙女峠に有料道路ができて、旧道がすっかりさびれてしまった。トレール・ファンにとっては万々才です」
なるほどね、そんなこともあったのか。

やや、これはこれは。箱根旧街道・畑宿附近で野猿の歓迎を受ける。



「芦ノ湖の東側、こちらは湖尻から箱根町まで舗装路が走っていますが、反対の西側は人が歩く道しかない。人が歩けるのならトレールも走れるだろうとアタックしてみたんですが、中一メートルにもたらず、また水面から二十メートルもあろうかという崖の上に出てキモを冷やしたんですが、無事に走破しました。これぞまさにトレールでした」

川崎さんの愛車はご存じDT1。発売と殆んど同時に購入し、箱根をはじめ関東近辺をトレールしている。もう箱根には何度きたことか。しかし、来るたびに新しい自然との対話を楽しんでいる。

たくましく

けもの道を走ったRT1

「トレール・ランというと、何か冒険的なひびきがつよく感じられますが、本当はすごく慎重な走法なんです。もし、危ないな、と思



▲とうてす、箱根はいいでしょう……と川崎さん

残雪をトレールしてすすめは、なにやらけもの足の跡が……。▶



つたらそこでやめたって充分に楽しい。たたし、次のような注意は必要ですね。たとえば出発前に燃料を満タンにする。コースによっては予備の燃料をもつ。またロープや懐中電灯、五万分の一の地図を用意する。地形が分からず、まったく知らないような場所をトレールするときは二人以上の仲間ですることが大切です。

これは余談ですが、地図の読み方を知っておくと楽しいですよ。五万分の一なら、山をぬっている高圧ケーブルの位置まで出ていますし、道と名のつくところはすべて出ています。そして巾一メートル以下という山道でも等高線に沿ってあるようなところならだいたいわれます。等高線がせばまって、これを横断しているようなところは、階段になっていたりして走れない。そんなことが分かっていると、夜ひとり地図を見ているだけでも楽しくなってくる。ほんと、楽しいものです。DTIに乗ってまる二年、一万五千キロのトレール・ランを重ねているベテラン川崎さんを見せて、トレールの王者三六〇RT1はたくましく箱根のけもの道を走破したものであった。

人も車も泥まみれ 読売・報知杯モトクロス



読売・報知杯モトクロス選手権大会の第一戦が二月八日、東京の多摩サーキットで開かれました。

あいにくの雨で、コースはねんどをねったよう。ライダーの顔もゼッケンも見分けがつかない。文字どおり泥まみれの熱戦が展開されました。

昨年、ヤマハトレール250DT1でジュニア級の日本チャンピオンになった鈴木秀明選手がメインイベントのセニア250cc級レースに堂々優勝をとげたのをはじめ、ヤマハライダーの活躍が目立ちました。

ヤマハ汎用エンジンで力走



YAMAHA FOUR RECORD-BREAKER



スピード世界一を狙うヤマハ記録作成車



ヤマハTR2 エンジン 2基で出力は150馬力以上。



自信满满、愛車の調整をするドン・ベスコ選手。

ベスコ選手はもれ論このレックパン選手のレコードの更新を狙うわけですが、六五〇ccトライアンフエンジン二基、合計一三〇〇ccの総合出力は約一四〇馬力であったのに対し、ぐっと軽量の彼のヤマハマシンの出力トータルは実に一五〇馬力（ニトロを燃料に使用）をオーバーすることが実証されていることから、ベスコ選手は自信满满としてマシンの調整にはげんでいます。（写真はMOTOR CYCLEより）

ことしの八月、米国のボンネビル・ソールトフラットで行われるスピード記録更新会に、前に本誌で紹介したことのあるドン・ベスコ選手が、三五〇ccヤマハTR2のエンジンを二基搭

載した特別マシンで出場、絶対速度記録に挑戦します。FIM（国際オートバイ連盟）公認の世界記録は一九六二年にB・ジョンソン選手が六五〇ccトリアンフで出した二二四・

出るか！オートバイ絶対速度

百五十馬力のヤマハで挑戦

五七マイル/時ですが、AMA（米国オートバイ連盟）公認記録としては、一九六六年にB・レックパン選手がトリアンフ六五〇ccエンジン二基搭載のマシンでマークした二四五・六七マイル/時が最高です。



GPライダー、長谷川さんも、この日は初心者の心境で…。

カートレース・ライセンス講習会

ヤマハ汎用エンジンでカートレースを楽しむもうと 三月八日、静岡県袋井にある「ヤマハコース」において汎用エンジンを利用したカートレースのライセンス講習会が開かれた。かつての二輪のGPライダー長谷川弘氏を中心とする浜松カートینگクラブが主催したもので、約20名の若者が、つめたい風をものともせずヤマハ汎用エンジンの心よい響きを背にうけて熱心に練習に励んでいました。ヤマハ汎用エンジンMT100のカートレーサーが世界のひのき舞台に現われるのも間近いことでしょう。



コーナリングはグッと体をかたむけて

館山市のフレンド店が ヤマハ新型発表会を開催



和田モータースさん主催のヤマハオートバイ・ポート新型発表会。



ヤマハスポーツ650 XSI が
会場の花形に。

千葉県館山市の有限会社和田モータースさんでは二月十一、十二の両日にわたり、館山市民センターで「ヤマハオートバイ・ポート新型発表会」を開催しました。

ダイレクトメタルなどによる宣伝がゆきとどいていたことや、交通安全無料点検を併催したことなどが影響して、延べ八百人ものお客さまが集まり、たいへんなにぎわいを見せました。

この催しを後援したヤマハ発動機館山営業所では、毎週日曜日には、館山市かその周辺の市町村でヤマハスポーツ、トレールの街頭展示会を開いています。

山梨県ではH T Tーの大試乗会
県下四十二のフレンド店が開催

山梨県では、このところヤマハトレール90 H T Tーの試乗会が各地で行われています。ヤマハ特約店・山梨オート販売が試乗車を用意し、試乗展示会の開催希望者を募ったところ、四十二の販売店さんから申込みがありスケジュールを組むのに嬉しい悲鳴を上げるほどでそれぞれの販売店さんは高校生や若いサラリーマンなどからたいへんな人気を集めていました。

AMSTERDAM SHOW



Above: Valves of the 650 cc Yamaha twin are operated by a single overhead camshaft. Gear box is a five-spee



アムステルダムショーで大評判

ヤマハの新型二車種のスポーツ

2月22日からオープンしたオランダ恒例のアムステルダム・モーターショーでは、ヤマハから出品された二車種の新型スポーツが会

場の話題を独占、他の一連のヤマハのラインアップと共に、つねに前進するヤマハのイメージをオランダっ子につよく印象づけました。

こんにちはヤマハです!



ふりだした雨にもかかわらず三十五名の会員が集まった。感激の会長挨拶を聞いている。

〈座談会〉

トレールクラブ長崎の発足にあたって

各地でのトレール〇室はますます盛況をきわめています。ここ長崎市ではヤマハ発動機長崎営業所と各販売店が一緒になってヤマハトレールクラブ長崎を発足させました。これと販売店会が資金を出しあつてコースを開設。二月十五日コース開きを行いました。その直後に役員、クラブ会員のかたがたにお集まり願ひ、当日の感激とこれまでの経過、こんごのクラブ運営に関して話しあつていただきました。なお、役員のうち絃洋会さんと若山自転車商会さん、ヤマハの重本長崎営業所長は、都合により出席いただけませんでした。(親和銀行会議室にて)

●出席者 (敬称略)

ヤマハトレールクラブ長崎販売店会
 会長 鳥山商会………鳥山 一男
 理事 松本オート………藤本 実矢
 " 指方自動車商会……指方 良人
 " 田中自動車商会……田中 廣弘
 " 浜吉自転車商会……浜崎 政吉
 ヤマハトレール教室インストラクター
 松島 嘉保
 ユーザー代表
 猪股 達
 野下 守
 ヤマハ発動機長崎営業所
 坂本 正二
 西谷 彰
 司会

●雨の中、集まってきた三十五人

司会 待望のコースも完成しまして、ヤマハトレールクラブ長崎も本格的にスタートし

たわけですが、まずクラブの性格などについて会長の鳥山さんから説明していただきました。

鳥山 当クラブの趣旨は会則にもありますが、会員が協力してドライバーの正しい高度な運転技術の向上を図り、交通事故防止に寄



これからは良い方向に向けていきます。

与すると共にオートバイスポーツの健全な振興と業界の発展を図る事を目的とするというものです。ことに最近では社会状況として皆さんにレジャーと、いわれて、このレジャーも、見るレジャーから行うレジャーへとかわってきてますね。今まではヤマハニュースや外国のフィルムなんかを見てホーといっていたものが、若い人は行動的だから、自分もやってみたい、こんな風に乗ってみたいと思ふようになったわけです。そこで販売店としてはこれをつなげるようななければならぬということ。今日も雨の中をこれだけ集まってきた。最終的には、ユーザーさんが要望しとったんじゃないかと思ひます。



若い人達の熱意には感激しました。

た。出資額うんぬんはありましたが、結果的には案ずるよりは生むがやすしという感じでした。ただ、この会を今後維持してゆくための運営のしかたにいくらか疑問の点もありま



時津町横尾の山林をきり開いて作ったトレールコース

ぬめった斜面をあさめずに登り降りする余力はあつぱれなもの

すが、いつでもメーカー、ディーラー、ユーザーの三者が一体となっていてはじめて成功するものだと思います。今日のように、雨の中をあんなにたくさん、しかも熱心にインストラクターの指導を受けて楽しんでいるユーザーの姿をみて、今後の見通しは大変明るいと思えました。ただ、もっと広いコースがほしい、もっと拡大していかなければユーザーを満足させることはできないのではないかと運営委員として責任を痛感しました。

●大変だった会場さがし

司会 ところでコースの会場さがしにはご苦労されたと思いますが、それにあたられた指方さんいかがでしたか。

指方 そうですね。まず距離がそう遠くないところ、人家がなく迷惑のかわらないところということで現在の場所にしたわけです。



あそこはお客様に紹介されたです

さつきも狭いといわれましたが、だんだん広がるつもりであの附近をあたって、だいたいめぼしはついてるんです。今のところは坂が急で初心者には難かしいので平地の多いところをと考えています。

藤本 コース選定にあたっては、まず、車が入ってゆけるということ。人家がないということがいちばんです。そして広くて起伏に富みトレールの面白さを充分味わえるところということで、現在の場所もまだまだ拡げられるわけですし、出発点としてはよかったです。思います。

松島 長崎地方は山が多いわりに、トレール



他県と比べてたらうらやましいですよ

ルコースにむく場所が少ないですからね。よく見つけたと思います。

鳥山 こんな山の中でオートバイを走らせてどうするんだといわれませんでしたか？

指方 いわれましたね。

藤本 それにしても、ヤマハのトレール車がこうも性能がよかったのかと感心しましたね。四サイクルではあの坂は登れないです。

松島 いい車というのは、あらゆる場所で走ってみてわかりますからね。

藤本 ただね、心配なのはケガをしてくれないように、ライダーはインストラクターの話をよく聞いて走ってもらいたいということです。基本を充分マスターしてほしいです。

鳥山 車の置き方などでんでバラバラで、あれなどもケガのもとですね。お互いマナーを守ってはじめてスポーツといえますよ。

司会 コース造りには坂本社員などが苦労されたそうですが、



仕事と楽しみが一緒に有難いです

坂本 私自身モトクロス場を走ったことがないので、ばつ探とトラクターのコース造りには苦労しました。通常の業務と平行してや

ったので忙しかったですね。コース整備は私もトレール教室の卵ですので、苦しい反面大変楽しかったです。

松島 休みも返上してよくやってくれたと思います。長崎地方はそういうメーカー、ユーザー、ディーラーみんな一緒にやってやっていますね。こういう下からの盛りあがりがあるからいいんじゃないかと思えます。

指方 ほとんど原形をとどめない位に作ってあります。上部は2Mはけずったですよ。

坂本 完全な山をコースにしたわけです。

藤本 コース造りに使った費用はどのくらいですか。

松島 他の県から比べたら小さいんですけど、長崎県としては充分ではないかと思

ます。それから駐車場をよくしたいですね。

鳥山 指方さん、あの場所は測量して買ったですね。

指方 いえ、一軒の持分をそのままです。

鳥山 あのコースのいちばんの急斜面では七〇度位あるでしょう。こんなところを下りれるんやろか、しかも下りたところがすぐカーブでしょう、皆んなよく止るもんですね。

●これからの盛りあがりを楽しみ

司会 会場の利用法、会員の特典について浜吉さん説明願います。

浜崎 まず一人では行かないことですね。必ず二人以上、そうでないとケガした場合どうもなりません。ヘルメットや手袋は必ずつ



他のコースとの提携も考えています

けてもらう。また、会員証を発行しているの特典を設けてどんどん会員をふやして、トレール教室を発展するようにしたいですね。レースなんかにも何回かやるつもりです。

司会 今までこのようなシステムやコース造りは例がありませんし、他メーカーにも見あたりませんがお客様の反響はどうでしょ



トレール人口の伸びも有望ですね

うか、田中さん。

田中 いっぺんこのコースに来て走ってみたら病みつきになるでしょうね。好きな人はこれがない前から山に登ったり公園でやっていたんですから。公認でしかもテクニクの有るコースを走れるんですから、公道はやはり遠慮していたわけで、これからは日曜日



70度の急斜面を後輪ブレーキをかけたまま滑るように降りる。うまいものだ。

長崎市より30分程



貴重な日曜日が待たせてほしい

が待ち遠しいということになりますね。イン

ストラクターがいて指導もするということがお客さんにもすすめやすいわけです。

指方 平日でもやってきて、鍵をこじ開けて走りよってましたもんね。(笑)

藤本 鍵をこじ開けてまで入って練習しようという気持を持っていてということは、トレールに対するユーザの関心がそれだけ大きいということですよ。なぜ、もつとはやくコースを作らなかつたか、また、より立派なコースを作ってユーザーに与えなければと思えますね。近所のあるユーザーは、金曜日あたりから、自分の店の仕事をほったらかしてうちの店に来て、道具をひっぱりだしてゴソゴソ整備しとるようですよ。あれなんかほんとに日曜日が待ち遠しいというようですよ。

指方 今日もそういうのが二人、大牟田から来てましたね。

藤本 それとね、ヤマハだけでなく他社メーカーの車もどんどん勧誘して走らせるべきですね。そうすればかえってヤマハの良さがわかって、今後はヤマハにしようということになりますね。一石二鳥ですよ。

松島 どんな体格にも合うように、トレールもいろんな車種がそろいましたからね。

鳥山 うちにこないだ中年のオバさんがみえましてね、娘でもよいかというんですよ。

松島 女性大歓迎ですね。(笑)

鳥山 トレール教室をどんどん開いて層を広くせないかんですね。

松島 最終的にはコースになりますね。どこへ行っても満員ということになれば、ツーリングがてら山へ登ったり川へ行くのもいいですね。その時はちゃんとナンバーをつけてゆかないといかんです。

●やがては健全娯楽の花形に

司会 それではお客さんの立場から、実際

はトレール教室の卒業生で、現在は長崎営業所のインストラクターをやっておられる猪股さん、野下さんいかがですか。

猪股 やっぱりコースですね。コースの広さ。あそこだとローとセコしか使えんですもんね。やっぱりパーとスピードを出せるところもほしいですね。



長い直線コースがほしい

野下 販売店のみなさんが協力して作ってくれたということは、他に聞いたこともないし、あれだけのコースを作ったということだけでもうれいそうですね。スピードコースは誰



トラックコースは最高

れでも好きでしょうが、ああいいうロー、セコのコースも経験するにはいいですね。スピードコースはそれからでもいいわけですね。

藤本 当初計画した時は、どれだけの反響があるか心配したんですが、まずは好評のようですよ。これからも出資されたサブディーラー十七軒が、一軒について十名ずつ会員を集めたとして、百七十名も集まれば充分維持し拡張もしてゆけるし、たまに賞品でも出してちよっとしたレースでもやってゆけば楽しいと思いますね。

松島 車を持っていない人でも連れてゆけば、自然にほしくなるでしょうね。

鳥山 そういう仲間を集めるPRにはユーザーの口こみがいちばんですから、うんと宣伝してもらいたいものですね。

田中 ツーリングなども誰かが企画すれば何人かはすぐ集まってくるでしょうね。

松島 トレール教室の卒業生を集めてツーリングをやるのも面白いですね。

鳥山 車の向上にともなあって、チューニン

グアッパのパーツもすぐ調達できるようにしたいですね。

藤本 よいコースを作れば少しぐらい遠くても、一時間位だったたらとんとん集まると思えますよ。

田中 日曜などは、弁当持参で出かけるということになるでしょうね。(笑)

藤本 若い人達には、パチンコ、映画、バー、キャバレーなんかよりもっと健全な娯楽になるでしょう。体にもよくしかも、交通安全にも役立つんですからね。そうなるため我々ももっと頑張ろうと思います。

司会 ではこの辺で、どうも有難うございました。

なお、当クラブでは販売店会々則とクラブ規約を定めておりますがその要点として、ヤマハ発動機長崎営業所長が顧問の他は会長一名、理事六名、会計一名は会員の中から選出することになっております。また、細則には入会金その他が記されておりますので、参考のため抜き写ししておきます。

販売店会々則第十六条

一、入会金は、昭和四十五年四月一日迄に入会した者は金一万円とし、それ以後の入会者については金一万五千元とする。

二、会費は月々金五百円とする。

三、脱会金は自由であるが入会金及会費の払戻しはしない。但し、クラブ会員の入会金千円の内五百円を支部に還元する。

(編纂部注、各販売店が支部になっており、クラブ員を多く集めただけ販売店の負担が軽くなるしくみ。)

トレールクラブ規約第五条

一、入会金千円、会費ヤマハ保有者月三百円他車種保有者月五百円

同規約第六条

脱会は自由とする。但し入会金、会費の払い戻しはしない。

同規約第七条

会費を二ヶ月以上滞納する者は事情の如何にかかわらず除名となる。

同規約第十条

コース利用者は土曜の午後、日曜、祝日とし、その他の日の使用は各支部に申し出ること。



この夏は爆発的な人気を呼ぶ ヤマハボートの生産急ピッチ

★ボートやヨットは、大きな躍進が期待されるスポーツレジャーですが、夏を控えてヤマハボートの需要が爆発的。新工場も本格的な稼働に移りました。

【毎日新聞】夏の人気者：生産急ピッチに雪が降っても春はもうすぐ。そして夏も。みんなが戸外へ飛出すレジャーのシーズン。

静岡県浜名郡新居町のボート工場では、モーターボートの生産が急ピッチ。釣り、アクアラング、水上スキーのブームで、この夏はモーターボートが爆発的人気を呼んでいるとかで、月産六千台と、東洋一を誇るこの工場でも十年前の十倍の生産量。

エンジン付きで、四十万から百万円前後のものが、それこそ飛ぶように売れるというが「ボート一隻で若い者が居つくなら」と従業員獲得用に買う経営者がいるなどは、いかにも日本的。(写真はヤマハ発動機新居町工場) (三月四日)

新車時から抜群の走行性 ヤマハスポーツ六五〇X S I

★ヤマハ初の4サイクル・ビッグマシンは国内はもとより、アメリカ市場でも大モテですが、このほど、サイクルワールド誌で世界で初めてと銘うってX S Iのテストを実施、その詳細が日本のモーターサイクリスト誌に転載されました。以下にその結論の一部を紹介するものです。詳しくは同誌で。

〔モーターサイクリスト〕販売最初の年から、このX S Iはその美しいスタイルと、今日までの大型ツイン好事家連中を喜ばすあらゆる要素をとり入れたマシンなので、アメリカで大ヒットすること疑いなく思う。見てくれもよく、乗ってもよくエンジン回りはつねにきれいであり、かつまた二一モデルの最

初の年にありがちな不都合も、このマシンに限っては心配無用と思える。

新車時からカタログ性能に匹敵する走行性を示すマシンでもある。実によいことはこのニューエンジンが実はレーサー向けエンジンだということだ。このためわれわれはヤマハがこれまでめつぼう速い二五〇ccと三五〇ccロードレーサーだけで、アメリカレース界に出場していたが、この六五〇ccでクラスC部門にもさつき参加して行くと思われる。(四月号)

出合いがしらの注意 交通事故の追跡調査結果より

★自動車技術会交通安全対策評価委員会が、このほど行なった交通事故追跡調査によると出合いがしらの衝突が非常に目立っています。気をつけましょう。

〔オートバイ〕人対車両をみると、全体の二二三件中、路上への飛び出し事故が五七件で一位、ついで交差点横断歩道中の三五件、単路横断中三五件がベストスリー。

自転車対車両では、出合いがしらの衝突が全体の四一四件中、四八件で筆頭。ついで右折時側面衝突三三件、追越し時の接触一五件となり、出合いがしらの衝突の多いことが注目される。

車両対車両では、六六二件中、二〇〇件が単純追突で全体の約三分の一を占めている。つきが出合いがしらの衝突の一九三件。このほかは二重以上の追突(四三件)対向車両との右折(三九件)その他の正面衝突(三二件)となっている。

事故原因をあげると、車両の事故では、運転者の周囲に対する注意不足が九六八件で最も多く、これが出合いがしらの衝突につながっているようだ。ついで交差点徐行違反の三三七件、狭路一六八件、車両距離不保持の一五四件、運転経路不足(運転未熟)の一五三件などが多い。

車両の事故については、ブレーキ性能が三六件で一番多く、ついで対向車のげん惑一八件、左方車両死角一六件、摩耗のタイヤ一三件、後方車両死角八件、無灯火七件などがあり、整備不良による事故が目立つ。

二輪車の場合、ヘルメットを着用している場合と着用していない場合の被害状況をみると、二九二件の事故中、ヘルメットを着用しないもの二三四人、着用していたもの五八人がいた。このうちヘルメットを着用しているものの八〇・四％が軽傷ですんでいるのに対し、着用していないものになると、重傷が二四％以上増え、ヘルメットの重要性が数字の面からも理解できる。

また、二輪車事故の場合、ライダーが車から飛ぶ状況を見ると、車と一緒に倒れるケースが七四件、飛ぶケースが六三件、その他一三件となっている。(四月号)

少年にも交通反則金 警察庁と最高裁が妥協

★いま話題になっている道交法改正案のうち、少年にも交通反則金制度を適用させようという項目は、最高裁内などに反対意見があり、難航が予想されていましたが、どうやら折り合いがついたようです。

〔二輪車新聞〕警察庁が国会に提案するため対策を進めている道交法の一部改正案のうち、少年にも交通反則金制度を適用するかどうかという問題については、最高裁など意見が対立、その調整が急がれていたが、二十六日、後藤田警察庁長官、岸最高裁事務総長との話合いの結果、少年の一部について同制度を適用する」とする妥協案がまとまった。このため同法改正案は三月十日の閣議決定のち国会に提案される予定で、今回の道交法改正案のうち、少年への反則金適用問題の取扱いが最大の難関とみられていただけに、関係者は一応ホッと一息入れている。

現行の道交法では過去一年以内に免許停止



免許取消しなどの行政処分を受けたことのある成人前歴者と少年の違反者へについては交通反則金制度の適用が除外され、成人は通常の刑事手続き、少年は家裁送致となっている。

警察庁としては少年による交通違反が年々増加の一途をたどっているうえ、その処分も十分でないところから、反則金制度の検討中から同制度の少年への適用を強く要望。今回の改正では成人、少年、前歴の有無を問わず交通反則金制度を適用するとしていた。

二十六日行なわれた話し合いでは、警察庁、最高裁の両者がそれぞれ譲歩。原則的には少年にも反則金を科すことに決まったもので、この妥協案では成人、少年とも過去一年以内の信号無視など体刑の罰則のある違反を行ない、行政処分を受けたことのある者については従来通り成人は刑事手続き、少年は家裁に送致し、その他の違反についてはすべて反則金制度の適用を受けることになる。また、少年で反則金を支払わないものについては家裁送致後納付させる予定で、法務省などとの調整は残されているものの同庁ではせひとも国会で道交法の一部改正案を成立させ、今秋ごろには実施に移したい意向である。(三月五日)

ピアフラにもヤマハが 難民救済に赤十字病院で活躍

★飢餓戦争で世界の注目を集めたピアフラで、国際赤十字病院のヤマハオートバイが、餓死寸前の子供を収容するのに大活躍していたと、朝日新聞が報道しています。この記事と写真は、「素顔の対アフリカ外交」と題した二月十七日付の特集の中で扱われたものです。

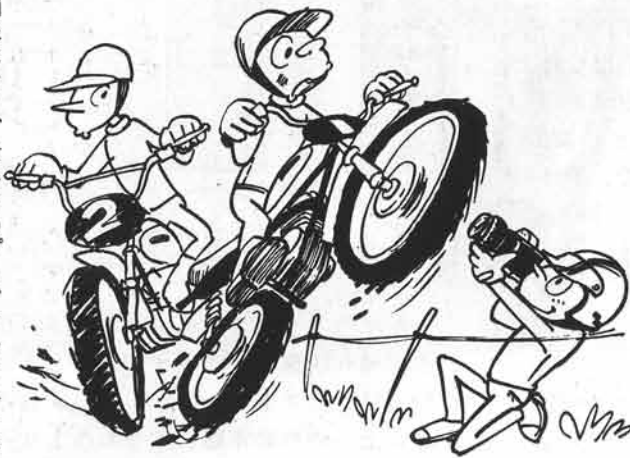
【朝日新聞】ここにも日本製——ピアフラでは日本製のオートバイが餓死寸前の子供を収容するのに大活躍していた(ピアフラ・サンタナ国際赤十字病院で)(二月十七日)

オートバイの写真をとろう 国際オートバイ連盟でコンテスト

★オートバイのスポーツは、参加してこそ、その楽しみがわかるのですが、見るだけの人にも楽しみができました。というのは、オートバイのレースやツーリングのすばらしい写真をパツチリ撮ってFIM(国際オートバイ連盟)に送れば、賞金かメダルがもらえるのです。

【ライディング】FIM(国際オートバイ連盟)は、ことほどオートバイスポーツ、ツーリング振興を主眼にして、年一回の写真コンテストを催すことになり、その規定を発表した。その要旨は……。

コンテストは、オートバイの競技およびツーリングの二部門に分れ、応募資格について



の制限はなく、世界中のプロ、アマチュア写真家のすべてに門戸が開放されている。

ただしコンテスト一部門につき作品二点までという制限がある。

応募作品は白黒のプリントで、寸法は7×9.5インチ(18×24cm)裏面に応募のコンテ

ト部門と応募者の氏名、住所を、またそれと同じに記入した封筒を同封するが、これはその作品が入賞して賞金の送付を受ける場合に必要なのである。

入賞作品には、一位1500フラン(スイス)とメダル、二位1250フラン、三位1000フランの賞金が与えられるが、同位になった場合は、賞金が分割される。今年の写真コンテストの締切は八月三十一日で、宛先は次の通りである。

24, avenue de Champel,
1206 Geneva Switzerland.

応募作品は秋のFIM秋期総会(フランス、カンヌ市)の開期中一般に公開され、総会の終りに、入賞者氏名発表、表彰式が行われる予定である。(三月号)

44年の二輪車生産、新記録 ヤマハは前年比一・三三%

★二輪車の販売に本腰でとり組む販売店さんがふえたことも影響して、44年(二月〜十二月)の二輪車生産は前年を一四・五%上回る快調ぶり。とくにヤマハは二二・九%も伸びを示し、人気の上昇を物語っています。

【日本輪業通信】二輪車の総生産台数は二、五七六、八七三台で、前年に比べて三二・五、五三八台1四・五%の増加となり、過去最高であった四十一年の二、四四七、三九一台を一一・九、四八二台上回り新記録を樹立した。これは主に大型車を中心とした輸出の伸びによるものとみられる。

車種別内訳の対前年比をみると、原付第一種は一、〇九二、七六七台で四三、三〇七台1四・一%の増加。原付第二種は一、一四八、〇六三台で一七五、三八二台1一・〇%の増加。軽二輪車は一七五、三六一台で八五、八三九台1九・九%の大巾な増加。自動二輪車は一七五、三六一台で二八、五九七台1二・七%の増加となり、各車種とも伸びている。(二月五日)

セールスの方、サービスの方、そして事務の方、お店のみなさんでご覧ください。お客さまを迎えたときの“話のタネ”に絶好です。

フル・サイズの350 R X 排気量のはなし

ヤマハに限らず、国内で販売されているオートバイのエンジンの大きさは、主に免許と税制面から分けられて、50cc、90cc、125cc、250cc、251cc以上（これには350cc、500cc、650ccなどのクラス分けがある）など、各種のものがつくられているのですが、これも実際は設計上の計算で、必ずしもリミットいっぱいのccをもつものとは限られていません。たとえば250ccクラスを例にとってみれば246cc、247cc、249ccなど、同一クラス内でも正確には大きさが違うわけです。

この同一クラス内の相違のもっともはなはだしいものは350ccクラスで、現在市場に出ているものをみると、315cc（スズキ）、325cc（ホンダ）、338cc（カワサキ）で、フル・サイズといえるのは348cc=R3、347cc=R Xのヤマハだけとなっています。

350ccクラス最大のcc ヤマハのくるま

これはどういうことかということ、ヤマハを除いて各車とも、そのベースとなっているものは250ccクラスにあり、250ccをベースとしてのccアップは、いずれも各車もっているエンジンの大きさが最大限とみられるからです。この点で、ヤマハの350は、R3においても、また今回新発売となったRXにおいても、250ccのDS6とは別個の設計によるもので、350ccクラスとしてのフル・サイズのccを持つ設計となっているわけです。

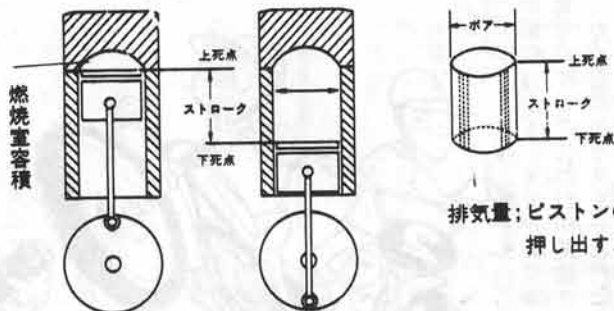
排気量すなわちccが大きいということはそれだけ大きな出力を出しやすいわけで、またそれに見合った車体構造や装備も必要となってきます。この点でもヤマハは350ccクラスとしてピカーの設計と性能をもっているもの

です。この点は大きなセールスポイントとして活用できる場所です。

簡単なようで面倒な 排気量の算出

ところでエンジンの排気量はどのように計算されるのでしょうか。

計算式を立ててみると次のようになります。
排気量 = $\frac{1}{4} \times (\text{内径})^2 \times \text{円周率} \times \text{行程}$



排気量：ピストンの動きで押し出すガスの量

分かりやすくいえば、ピストン一行程で占める容積が排気量となります。ピストンの一行程とは、ピストンが上から下へ、あるいは下から上への移動距離、すなわち上死点位置と下死点位置の間のシリンダー容積です。

ふつうの円筒容積の計算式は円周率×(半径)²×高さ——ですが、シリンダー内径は直径で表わされていることから、排気量の算出は上記のように、

$\frac{1}{4} \times (\text{内径})^2 \times \text{円周率} \times \text{行程}$
となります。ただしシリンダー内径、ピストン行程はmmで表わされているので、ccとするには1000分の1を掛けます。

なお簡単に計算するには0.785×(シリンダー内径をcmで)²×(ピストン行程をcmで)の算式に当てはめます。0.785というのは、あらかじめ $\frac{1}{4}$ に円周率を乗じたものです。

特集 カラー・ワイドスコープ
スポーツレジャーをでっかく楽しむ男の車
ヤマハトレールシリーズ完成!

新発売



ヤマハトレール360RT1

ヤマハが創った新しいオートバイ・スポーツ“トレール・ラン”が行動派の若者たちの間で大流行。ヤマハトレールシリーズの完成で、新しい需要層も大きくひろがっています

ナンバーの需要を独占して利益拡大!



Gマーク最多選定のトップ・デザイン



若者の心を捉えるニューパワーの象徴



新しい感覚が求めた 350ccフルサイズ

新発売

急増する青ナ



ヤマハスポーツ 350RX

マニアがうなる 実力派マシーン

“メカ”も“デザイン”も一新!! ロードスポーツの名を欲しいままに活躍する実力派マシーン「ヤマハスポーツ350RX」の登場です。うるさ型のお客さんにも、自信をもっておすすめください。感嘆の声をあげて歓迎すること請合いです。



ヤマハ スポーツ 350RX

GPレーサー仕様のフレームとフロントフォーク。タイヤも特注で抜群のコーナリング特性を発揮
最高速度 170km/h以上 最高出力36ps/7000r.p.m. 変速5段 0-400m 13.8秒 車体重量141kg

ヤマハニュース NO. 82 ●昭和45年4月1日発行

●発行所 ヤマハ発動機株式会社=静岡県浜北市中条 ●発行人 小池久雄